



COMUNICATO STAMPA n. 21/26

Lussemburgo, 26 febbraio 2026

Sentenze della Corte nelle cause C-367/22 P | Air Canada, C-369/22 P | Air France, e.a.

Cartello del trasporto aereo di merci: la Corte respinge le impugnazioni di 12 compagnie aeree contro le sentenze del Tribunale

Essa riduce invece l'importo dell'ammenda inflitta a SAS Cargo Group

Il 9 novembre 2010 la Commissione europea ha adottato una prima decisione¹ nei confronti di varie compagnie aeree attive sul mercato del trasporto aereo di merci che avevano partecipato a un'intesa sui prezzi tra il mese di dicembre del 1999 e il mese di febbraio del 2006. Ad esse sono state inflitte ammende per un importo totale di circa EUR 790 milioni. La Commissione ha rilevato che le compagnie aeree avevano violato le disposizioni del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), dell'accordo sullo Spazio economico europeo (SEE) e dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo (CE-Svizzera), che vietano le intese che restringono la concorrenza. L'intesa aveva ad oggetto diversi elementi costitutivi del prezzo dei servizi forniti nell'ambito di tale mercato, in particolare l'introduzione di sovrapprezzi «carburante» e «sicurezza», nonché il rifiuto di concedere agli spedizionieri una commissione su tali sovrapprezzi. Tuttavia, tale decisione è stata annullata, in tutto o in parte, dal Tribunale dell'Unione europea² a causa di contraddizioni interne tali da violare i diritti della difesa delle compagnie aeree.

Il 17 marzo 2017 la Commissione ha adottato una nuova decisione³, nella quale ha sanato il vizio di motivazione rilevato dal Tribunale e ha inflitto alle compagnie aeree ammende per un importo totale di circa EUR 776 milioni.

Le compagnie aeree hanno chiesto al Tribunale di annullare anche questa nuova decisione o di ridurre l'importo delle ammende inflitte. Con sentenze del 30 marzo 2022⁴, il Tribunale ha respinto i ricorsi della Martinair Holland, della KLM, della Cargolux, della Air France-KLM, della Air France, della Lufthansa e della Singapore Airlines. Esso ha invece parzialmente annullato la decisione in questione e ha ridotto l'importo dell'ammenda nei confronti delle altre compagnie aeree (v. la tabella nel comunicato stampa [n. 53/22](#)).

Tali sentenze del Tribunale sono state impugnate dinanzi alla Corte di giustizia.

In una serie di tredici sentenze, pronunciate in data odierna, **la Corte respinge la quasi totalità delle argomentazioni presentate dalle compagnie aeree. Solo l'impugnazione della SAS Cargo Group è parzialmente accolta**, a causa di errori commessi dal Tribunale nel calcolo dell'importo dell'ammenda inflitta a tale compagnia aerea.

In primo luogo, la Corte respinge le argomentazioni delle compagnie aeree che contestano **la competenza della Commissione a sanzionare l'intesa sui servizi di trasporto aereo di merci in partenza da paesi terzi e diretti verso l'Unione o il SEE** (merci in entrata).

Essa ricorda che la Commissione può constatare e sanzionare un comportamento adottato al di fuori del territorio dell'Unione o del SEE, a condizione che esso sia stato attuato in tale territorio (in prosieguo: il «criterio dell'attuazione») o che fosse prevedibile che esso producesse in detto territorio un effetto immediato e sostanziale (in prosieguo: il «criterio degli effetti qualificati»).

A tal riguardo, la Corte considera che il Tribunale non è incorso in errori confermando la competenza della Commissione esclusivamente sul criterio degli «effetti qualificati», dal momento che i due criteri presentano un carattere alternativo.

Peraltro, la Corte ricorda che, in applicazione del criterio degli effetti qualificati, la Commissione deve dimostrare che **gli effetti delle pratiche di cui trattasi devono essere «prevedibili, immediati e sostanziali»**. A tale riguardo, essa respinge i diversi argomenti relativi a errori di diritto che il Tribunale avrebbe commesso nel suo controllo della qualificazione di tali effetti.

In secondo luogo, la Corte respinge gli argomenti delle compagnie aeree che contestano il fatto che i diversi comportamenti di cui trattasi avessero ricevuto **la qualificazione di «infrazione unica e continuata»**. Da un lato, essa ricorda che, quando un'infrazione si protrae per diversi anni, l'assenza di prove dirette dell'attuazione di un accordo da parte di un'impresa per determinati periodi non osta a che la sua partecipazione a tale accordo sia comunque accertata per tali periodi. Tuttavia, una siffatta constatazione deve basarsi su indizi oggettivi e concordanti. Dall'altro, la Corte rileva che una compagnia aerea può essere ritenuta responsabile anche per collegamenti che non opera. Essa precisa che ciò vale quando essa ha contribuito con il suo comportamento agli obiettivi comuni perseguiti dall'insieme dei partecipanti all'intesa e quando era a conoscenza dei comportamenti illeciti previsti o attuati dagli altri partecipanti all'intesa in questione nel perseguimento di tali stessi obiettivi.

In terzo luogo, la Corte risponde all'argomentazione delle compagnie aeree che invocano per la prima volta dinanzi ad essa, mentre non lo avevano fatto dinanzi al Tribunale, la **prescrizione del potere sanzionatorio della Commissione** nei confronti di determinati comportamenti. La Corte precisa che il motivo basato sulla scadenza del termine di prescrizione di tale potere⁵ non può essere rilevato d'ufficio dal Tribunale, ma deve essere sollevato dalla parte interessata, poiché non presenta carattere di ordine pubblico.

Per quanto riguarda la SAS Cargo Group, la Corte considera che, al fine di garantire una presunta parità di trattamento tra le compagnie aeree, il Tribunale aveva incluso nella base di calcolo il fatturato realizzato su collegamenti interni nello stesso Stato. Orbene, secondo la Corte, esso non disponeva di elementi che dimostrassero che per le altre compagnie aeree interessate tali ricavi fossero stati inseriti nel calcolo dell'importo delle loro ammende. In assenza di prove di una differenza di trattamento, il Tribunale non poteva concludere che vi fosse stata una violazione del principio di uguaglianza né, su tale base, modificare l'importo dell'ammenda inflitta alla SAS Cargo Group. La Corte annulla quindi la sentenza del Tribunale nella parte vertente su tale punto e fissa l'importo dell'ammenda a un livello inferiore (v. la tabella seguente).

Tabella riassuntiva degli importi delle ammende

(per le altre compagnie aeree v. il comunicato stampa [n. 53/22](#))

Compagnie aeree	Importo dell'ammenda fissato dalla Commissione (milioni €)	Importo dell'ammenda fissato dal Tribunale (milioni €)	Importo dell'ammenda fissato dalla Corte (milioni €)
SAS	5,36 (unicamente)	7,03 (↑) (unicamente)	4,74 (↓) (unicamente)

SAS Cargo Group	Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)
Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden			
	4,25	5,94 (↑)	4,07 (↓)
	(congiuntamente e in solido tra SAS Cargo Group e Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	(congiuntamente e in solido tra SAS Cargo Group e Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	(congiuntamente e in solido tra SAS Cargo Group e Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)
	5,27	6,31 (↑)	4,37 (↓)
	(congiuntamente e in solido tra SAS, SAS Cargo Group e Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	(congiuntamente e in solido tra SAS, SAS Cargo Group e Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	(congiuntamente e in solido tra SAS, SAS Cargo Group e Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)
	32,98	29,05 (↓)	27,7 (↓)
	(congiuntamente e in solido tra SAS Cargo Group e SAS)	(congiuntamente e in solido tra SAS Cargo Group e SAS)	(congiuntamente e in solido tra SAS Cargo Group e SAS)
	22,31	21,69 (↓)	21,97 (↑)
	(unicamente SAS Cargo Group)	(unicamente SAS Cargo Group)	(unicamente SAS Cargo Group)

IMPORTANTE: Avverso le sentenze o ordinanze del Tribunale può essere presentata impugnazione alla Corte di giustizia, limitatamente alle questioni di diritto. In linea di principio, l'impugnazione non ha effetti sospensivi. Se essa è ricevibile e fondata, la Corte annulla la decisione del Tribunale. Nel caso in cui la causa sia matura per essere decisa, la Corte stessa può pronunciarsi definitivamente sulla controversia. In caso contrario, essa rinvia la causa al Tribunale, che è vincolato alla decisione resa dalla Corte in sede d'impugnazione.

Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia.

Il testo integrale e, se del caso, la sintesi delle sentenze ([C-367/22 P](#), [C-369/22 P](#), [C-370/22 P](#), [C-375/22 P](#), [C-378/22 P](#), [C-379/22 P](#), [C-380/22 P](#), [C-381/22 P](#), [C-382/22 P](#), [C-385/22 P](#), [C-386/22 P](#), [C-401/22 P](#) e [C-403/22 P](#)) sono pubblicati sul sito CURIA il giorno della pronuncia.

Contatto stampa: Luca Costanzo ☎ (+352) 4303 8575.

Immagini della pronuncia delle sentenze sono disponibili su «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

Direzione della Comunicazione
Unità Stampa e informazione curia.europa.eu

Restate in contatto!



¹ [Decisione C\(2010\) 7694 definitivo](#) della Commissione, del 9 novembre 2010, relativa a un procedimento a norma dell'articolo 101 TFUE, dell'articolo 53 dell'accordo SEE e dell'articolo 8 dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione Svizzera sul trasporto aereo (caso COMP/39258 – Trasporto aereo di merci) (v., altresì, i comunicati stampa della Commissione [IP/10/1487](#)).

² Sentenze del Tribunale del 16 dicembre 2015 Air Canada/Commissione, [T-9/11](#), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Commissione, [T-28/11](#), Japan Airlines/Commissione, [T-36/11](#), Cathay Pacific Airways/Commissione, [T-38/11](#), Cargolux Airlines/Commissione, [T-39/11](#), Latam Airlines Group e Lan Cargo/Commissione, [T-40/11](#), Singapore Airlines e Singapore Airlines Cargo/Commissione, [T-43/11](#), Deutsche Lufthansa e a./Commissione, [T-46/11](#), British Airways/Commissione, [T-48/11](#), SAS Cargo Group e a./Commissione, [T-56/11](#), Air France-KLM/Commissione, [T-62/11](#), Air France/Commissione, [T-63/11](#), Martinair Holland/Commissione, [T-67/11](#) (v. altresì il comunicato stampa [n. 147/15](#)).

³ [Decisione C\(2017\) 1742 final](#) della Commissione, del 17 marzo 2017, relativa a un procedimento a norma dell'articolo 101 TFUE, dell'articolo 53 dell'accordo SEE e dell'articolo 8 dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo (Caso AT.39258 – Trasporto aereo di merci) (v. altresì i comunicati stampa della Commissione [IP/17/661](#)).

⁴ Sentenze del Tribunale del 30 marzo 2022: Martinair Holland/Commissione, [T-323/17](#); SAS Cargo Group e a./Commissione, [T-324/17](#); Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Commissione, [T-325/17](#); Air Canada/Commissione, [T-326/17](#); Cargolux Airlines/Commissione, [T-334/17](#); Air France-KLM/Commissione, [T-337/17](#); Air France/Commissione, [T-338/17](#); Japan Airlines/Commissione, [T-340/17](#); British Airways/Commissione, [T-341/17](#); Deutsche Lufthansa e a./Commissione, [T-342/17](#); Cathay Pacific Airways/Commissione, [T-343/17](#); Latam Airlines Group e Lan Cargo/Commissione, [T-344/17](#); Singapore Airlines e Singapore Airlines Cargo/Commissione, [T-350/17](#) (v. altresì il comunicato stampa [n. 53/22](#)).

⁵ Tale termine di prescrizione è previsto all'articolo 25 del regolamento [\(CE\) n. 1/2003](#) del Consiglio, del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 101 e 102 TFUE.